

## 전자상거래시대의 철도소화물 부문 경쟁력 강화 방안

윤 명 길 (경제학박사, 서울보건대 교수)



# 전자상거래시대의 철도소화물 부문 경쟁력 강화 방안

## (Competitiveness of the Small Package Express Service)

윤 명 길\*

### 〈목 차〉

- |                  |                 |
|------------------|-----------------|
| I. 서 론           | III. 택배시스템 도입방안 |
| II. 전자상거래와 택배 현황 | 참고문헌            |

### Abstract

철도소화물 부문의 택배시스템 도입은 원가절감이 가능하고, 경쟁력을 갖출 수 있는 장점을 갖추고 있으므로, 현실적으로 매우 필요하다. 택배시스템 도입은 철도청에서 제3자에게 위탁 운영케 하든지, 직접 운영하든지, 별도법인을 만들 수도 있다. 그러나 본고에서는 이러한 내용은 별도의 연구가 있어야 할 것으로 보이므로 생략한다. 본고에서는 환경·제도적인 측면과 운영·시스템 측면에서 택배시스템을 도입하기 위한 대책방안만을 강구한다. 본고는 철도소화물시장이 독점적으로 정부의 관할 하에 있기 때문에 철도소화물에 대한 연구가 국내에서 여러 전문가에 의하여 다양하게 전개되지 못하였다는 점이 취약점이다. 따라서, 본고도 이러한 환경에서 폭넓은 연구사례를 제기하지 못한다는 한계가 있다. 그러나 설문조사나 인터뷰, 실증자료와 관련 기업과 단체의 내부자료를 통하여 이 문제를 극복하고자 노력하였다.

Key words: 택배, 택배시스템, 물류, 철도소화물, 소화물일관수송업,

\* 경제학박사, 서울보건대 유통학과

# I. 서 론

## 1. 연구 배경

- 국내의 철도소화물의 지속적인 물량감소
- 철도소화물적자를 해소하기 위한 선진국가 성공사례 벤치마킹
- 전자상거래의 확산에 따른 택배시장의 폭발적인 확대
- 전문 택배회사에 기존의 철도소화물 고객까지 상실
- 따라서 이에 대한 근본적인 문제점을 파악하고 해결방안을 모색함

## 2. 연구의 개요

- 조사연구기간 : 2000년 8월-2000년 9월( 2개월간)
- 연구방법 : 해당업체 담당책임자(부장급)에 대한 설문조사  
설문이 불충분한 부분 전화나 직접 방문 인터뷰로 보완
- 조사 대상업체 : 철도청, 대한통운 등 대형택배업체 3사 택배업체와 철도소화물 부문  
인력공급을 담당하고 있는 항운노동조합

# II. 전자상거래와 택배 현황

## 1. 국내 전자상거래 현황

국내 전자상거래 시장의 현황을 살펴보면 다음과 같다.

- 국내 전자상거래 시장규모는 각 조사기관에 따라 큰 차이를 보임

〈표-1〉 국내전자상거래시장의 전망

단위 : 백만달러

예측기관	발표기준	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년
앤더슨컨설팅	1999. 7	72.7	245.5	590.9	1,272.7	2,436.4
삼성경제연구소	1999.12	181.8	454.5			
전자상거래연구조합	1999.12	181.8	536.4			

자료 : 정재훈(2000), 전자상거래 최근 동향과 정책방향, 39쪽

- 국가경영연구소(IMD)가 2000년 8월 발표한 '국가경쟁력 보고서'를 인용한 중앙일보에 따르면, 국내 전자상거래의 진전도가 상당히 앞서 있음. 다만, 일본의 IT산업 기반과 무선 인터넷 분야를 제외한 경우임.

〈표-2〉 전자상거래 진전도 비교

구분	초고속 인터넷이용자	EC진전도 (미국100기준)	도메인 등록수	천명당PC수 (미국100기준)	물류인프라 (미국100기준)	R&D지출액/1인 (미국100기준)
한국	2백20만명 (8월말)	75.8	47만여개 (kr)	33.6	71.6	20.7
일본	33여만명 (6월말)	58.8	17만9천여개 (jp)	60.4	95.0	115.1

자료 : 중앙일보(2000), 9월 18일자

## 2. 국내 택배 현황

국내 택배현황을 살펴보면 다음과 같다.

- 택배(宅配)란 상품주문시 고객이 원하는 장소까지 배송 해주는 것.
- 즉, "door to door service" 배달 체제(일관수송업)로 시작. 1989년 자동차운수사업법 개정

· 택배업의 특성

- ① 전국적인 네트워크의 구축
- ② 고객에게 얼마나 신속하고 안전하게 배송
- ③ 소형, 소량 상품에 대한 배송체계(포장 단위당 30kg이하, 가로+세로+높이 합이 160cm이내)

단, 1997년에 제정된 화물자동차운수사업법에 의해 중량제한 철폐

- 택배업의 법제화 이후 (주)한진이 최초로 허가취득(1991년) 및 영업시작(1992년)
- 대한통운, 한진, 현대물류 3사가 1999년의 경우 25-30%의 물량을 점유
- 제일제당의 CJ GLS와 삼성물산의 HTH 등 대기업 진출 확대
- 1998년 D사 620억, H사 500억원, N사 480억원 수준(윤명길·설성수 1999b)
- 1999년 D사 800억원(21,020천개), H사 810억원(20,258천개), N사 800억원(18,701천개)
- 2000년 3사 모두 50% 전후의 택배부문 매출신장 기대(D사 2000)

· 택배시장의 성장 전망

- ① 택배시장은 2000년까지 약 1조 5천억 원의 거대시장이 형성 전망
- ② 일본의 경우 성장기 7년간 연 50%이상 매출이 성장(윤명길·설성수 1999b)  
따라서 국내의 경우도 50%이상 성장 가능

〈표-3〉 국내 전문 택배 3사의 현황 비교

1999년 12월말 기준

구 분	D사	H사	N사
취급물량	21,020천개	20,258천개	18,701천개
매출액(억원)	약800억원	약810억원	약800억원

자료: D사(2000), 내부자료

· 택배업이 급성장한 배경

- ① 배달의 신속성. 즉, 전국에 익일배달 및 서비스의 다양화
- ② 편리성. 즉, 전화 한 통화로 해결

- ③ 안전하고 확실하게 배달
- ④ 단순·합리적이고 저렴한 가격
- ⑤ 전자상거래 확대로 유통시장의 확대

### 3. 철도소화물의 현황

#### 1) 철도소화물 운영현황

- 현재 국내의 철도소화물은 1973년 4월이래 대한통운에서 위탁 운영
- 물량감소로 철도청도 연 40억 정도의 손실 발생중임  
 일례로 1998년 운임수준이 44.5%(수입/원가), 영업계수 234.4%(원가/수입)로 과도적자  
 즉, 45억원 (수입140억원/용역비지출 185억원)의 영업적자를 기록

〈표-4〉 연도별 소화물 취급역 추이

2000년 9월말 현재

구 분	73년	95년까지	96년	97년	98년	99년	2000년
지정역수	421	-	-	-	-	1	-
정비역수	-	314	4	8	5	-	-
취급역수	421	107	103	95	90	91	91

자료 : D사(2000), 내부자료

- 철도소화물 부문이 어려운 이유
  - ① 철도소화물은 91개 취급역 밖에 없어서 고객서비스 제고 불가능
  - ② 택배시장의 확대에 따른 택배업체간의 가격경쟁이 심화
  - ③ 철도소화물의 복잡한 내재적인 문제(항운노동조합, 집배차량, 수시운행)
  - ④ 사업파트너인 대한통운의 감량경영
- 국철 소화물은 1988년부터 폐지, 수송서비스의 제한성 등으로 인해 점점 축소
- 철도소화물은 위탁당시인 1973년 421개소에서 2000년 9월 현재 91개로 축소

· 외국 사례

- ① 일본은 1976년 실적(7,199만개)이 1986년에는 1/10 이하로 감소, 결국 사업 폐지
- ② 미국은 국내 화물운송의 1998년 말 현재 40%이상을 차지  
스태거스법에 따라 미국의 철도 운영권은 분리, 요금은 시장원리에 의해 결정

2) 철도소화물 관련 이해당사자의 동향

· 철도청과 대한통운 및 항운노동조합의 입장을 정리하면 다음<표-5>와 같다.

<표-5> 철도소화물 관련 이해당사자 동향

이해당사자	동향
철도청	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 전체 철도영업수입의 132%가 용역비로 지출되어 지속적으로 적자 확대</li> <li>· 1999년 대한통운과 용역계약 갱신시에는 철도소화물폐지를 조건으로 항운노동조합 보상문제를 제안. 또한 철도소화물 운임을 대한통운에서 100% 수입처리하고 시설은 무상으로 사용하는 방안도 제안</li> <li>· 철도청에서 파격적으로 제안하는 이유               <ul style="list-style-type: none"> <li>① 항운노동조합이나 지방자치단체 등의 민원이 제기</li> <li>② 적자인 상태에서 추가 시설투자 불가능</li> <li>③ 취급량의 증대를 원하지 않음</li> </ul> </li> </ul>
대한통운	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 1973년 위탁관리를 시행한 후 1990년 중반 이후 지속적으로 적자가 늘어나고 있기 때문에 철도소화물의 취급을 선호하지 않음</li> <li>· IMF이후 감량경영으로 기업내 여력이 전혀 없음</li> <li>· 항운노동조합과 연계로 택배기업의 전문인력에 비하여 경쟁력 저하</li> </ul>
항운노동조합	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 1998년 서울역기준 월 평균 임금이 728천원 수준으로 생계위기</li> <li>· 철도청이 철도소화물사업을 폐지한다면 적절한 보상을 요구예상</li> <li>· 택배시스템을 도입, 강화한다면 택배사업에도 하역근로자의 참여 기대</li> </ul>



### 3. 철도소화물의 문제점

#### 1) 환경·제도적인 측면

환경·제도적인 측면에서의 문제는 다음 다섯 가지로 나뉘어서 설명 할 수 있다.

- ① 철도운임의 복잡성 및 가격의 경직성  
(거리, 중량, 할증별(1,200여 품목)로 구분되어 5할증, 많게는 20할증까지 복잡)
- ② 철도운임 표준화의 어려움으로 타 택배업체에 비하여 못하다는 불신 팽배

〈표-6〉 D사의 일반택배화물 요금표

2000년 9월말 현재

구 분	소형	중형	대형	특대형
중 량	5kg 이하	20kg 이하	30kg 이하	40kg 이하
규 격	80cm	140cm	160cm	280cm
동일권역	4,500원	5,500원	6,500원	대형기준80%적용
타권역	6,000원	8,000원	9,000원	대형기준80%적용

자료: D사(2000), 내부자료

- ③ 항운노동조합의 참여로 인건비의 비중을 높이고, 탄력적인 운영 불가능 요소로 작용
- ④ 불편하고 노후화된 철도화차의 개량사업이 필요, 투자 확대의 기피
- ⑤ 철도차량 운행의 야간제한. 즉, 경쟁력을 약화시키는 요인으로 작용

#### 2) 운영·시스템 측면

한편 운영·시스템 측면의 문제는 철도소화물 부문의 운영업체 내부 문제이다. 이는 시스템 구축의 방법에 따라 개선이 가능한데, 세부내용은 다음과 같다.

- ① 영업점포수의 한계로 취급점이 철도역에 국한
- ② 집배차량과 인원확보 문제로 <표-7>에서와 같이 불필요한 인원이 경쟁력 상실  
 일례로 철도청의 소화물 부문은 98년 기준 인당 연간수입액이 8,928천원(소화물부문  
 수입140억/2,072명)이고, 택배부문은 99년 기준 연간수입액이 44,494천원(연간 약  
 800억원/1,798명)으로 철도 소화물부문의 5배 가까이 차이가 나며, 이 비율이 계속  
 증가할 것으로 예상됨

〈표-7〉 각 부문별 영업기반 비교2)

2000년 9월말 현재

구분	취급점	장비(차량수)	인원수
D사 철도소화물부문	91개(직영14개, 하급소36개, 출장소41개)	79대(직영17대, 하급소51대, 출장소11대)	2,072명(위탁관리993명: 역무원500명, 승무원345명, 관리148명, 도급작업원 1,079명)
D사 택배부문	2,008개(영업소38개, 집배센터170개, 취급점1,800)	1,112대(노선113대, 집배999대)	1,798명(관리250명, 기능122명, 영업999명, 기타427명)

자료: D사(2000) 및 철도청(2000), 내부자료

- ③ 집하 또는 배달 물량이 소규모로 물량감소의 악순환이 지속
- ④ 대 고객 서비스 제고를 위한 상품의 상·하차 및 입고 시간이 너무 많이 소요
- ⑤ 물품의 용량이 크거나 특수하다는 등 취급품목의 특수성
- ⑥ 특성상 하역시설의 투자 미비로 인력의존도가 높음. 따라서 항운노동조합 인력 조정  
 곤란

2) 1998년 말 기준 D사 취급점 1,390개소, 인력은 용역포함 1,360명, 차량은 840대 수준이고, H사  
 는 980개소, 1,080명, 690대이고, N사는 860개소, 890명, 650대 수준이다(윤명길·설성수 1999b).

### Ⅲ. 택배시스템 도입방안

본 장에서는 환경·제도적인 측면과 운영·시스템 측면에서 택배시스템을 도입하기 위한 대책방안을 논의한다.

#### 1. 환경·제도적인 측면

환경·제도적인 측면에서의 대응방안은 택배시스템을 도입하기 위한 사전에 해야할 별도의 조직운영이 검토된다는 가정하에서 수립되어야 한다. 이에 대한 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

- ① 별도조직의 위원회 구성을 검토하여, 철도운임의 가격 경직성 등 전반적인 문제 해결
- ② 철도규정을 개정해서 철도운임의 표준화를 정착(거리, 중량, 할증별 20할증등 단순화)
- ③ 가장 민감한 부분으로 항운노동조합 문제를 해결. 즉, 운영업체에서 정직원으로 채용하거나, 보상 등을 포함한 해산방안 검토

#### 2. 운영·시스템측면

운영·시스템 측면에서의 대응방안은 택배시스템을 도입하였을 때 필요한 사항으로 다음과 같이 일곱 가지로 나눠서 설명할 수 있다.

- ① 시설 및 장비 투자를 확대. 즉, 영업점포의 한계를 극복하기 위한 투자 확대 (화차의 개량, 소형 컨테이너(카트방식)등 수용, 트랜스밴 채용, 발전차 도입)
- ② 고품질의 서비스제공을 위하여 집배차량과 인원확보문제를 해결
- ③ 기업의 마인드로 재무장하는 것으로 전문 영업부서 및 전문가를 육성 및 직원의 인성교육과 장기근속을 유도하는 정책을 시행
- ④ 탄력적이고 경제적인 운임·요금서비스를 탄력적으로 적용하면서 영업전략을 구사 또한, 대고객 서비스 제고측면에서 물품을 후불로 지불받는 착급제도의 부활 검토

- ⑤ 전국적인 서비스망의 구축, 도시내 및 지방지역에서 1시간내에 집배 및 배송서비스 가능하도록 영업점 또는 터미널을 구축하여 서비스망을 확보
- ⑥ 물류정보시스템의 구축하여 대 고객서비스를 제고  
(착급제도 부활가능, 물품의 바코드화로 여객복합운송가능)
- ⑦ 업체간 제휴를 강화로 공동 수·배송과 같은 효과를 극대화

## 참 고 문 헌

- 건설교통부(2000), 국유철도의 경영개선에 관한 기본계획, 철도청, 1. D사(2000), 내부자료, 9월.
- 산업자원부(2000), 기업물류의 정책방향, 流通서비스産業課, 4.
- 윤명길, 설성수(1999), "국내 전자상거래의 물류·택배시스템 분석", 한국유통과학회, 유통과학연구 제1집.
- 정재훈(2000), "전자상거래 최근 동향과 정책방향", 2000년 추계정책포럼, 국제 e-비즈니스 학회, 9월. 중앙일보(2000), 9월 18일자
- 한국수퍼체인협회(1999), 기업물류비 실태보고서, 한국수퍼체인협회 월간디스카운트머천다이저, 2월호 통권38호,
- [http://www.pie.warwick.ac.uk/Trai...S/integrated\\_logistic\\_support.htm](http://www.pie.warwick.ac.uk/Trai...S/integrated_logistic_support.htm)("Integrated Logistic Support,")
- <http://sl001.infi.net/~mandt3/inlose2b.htm>("Integrated Logistic Support," The M&T Company)
- <http://www.demon.co.uk/ilsuk/>, ("Integrated Logistic Support,")
- <http://www.logistics.or.jp/jils/> (Japan Institute of Logistics Systems)